



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale
de l'Environnement et de l'Energie en Ile-de-France

Paris, le **27 AVR. 2012**

Évaluation environnementale des projets

Dossier n° EE-515-12 **12-4101**

Avis de l'autorité environnementale sur la zone d'aménagement concerté « de la Porte de Paris » sur la commune de Saint-Denis (Seine-Saint-Denis).

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur l'étude d'impact de la zone d'aménagement concerté « La Porte de Paris » sur la commune de Saint-Denis. Il sera joint au dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Dans le cadre du réaménagement du secteur de la porte de Saint-Denis, espace de 17.5 ha de coupures urbaines et peu fréquenté par les riverains, des aménagements sont prévus : suppression de bretelles d'autoroute dans leur configuration actuelle, aménagement d'espaces verts, d'une école, d'un foyer Sonacotra, d'un hôtel, des commerces, démolition de logements insalubres et construction de 1000 à 1900 logements.

Les différentes thématiques relevant de l'environnement sont inégalement traitées, en particulier la question de la gestion des ruissellements, qui ne tient pas compte de l'existant ni des futurs secteurs privatifs.

L'autorité environnementale souligne que le paysage n'est envisagé qu'à partir du site de la ZAC et depuis son proche environnement (berges immédiates du canal, autoroute A1, terrasse du stade de France). Il aurait été préférable que des cartes, croquis ou photographies de maquette représentent le projet de ZAC dans son contexte élargi, notamment avec la basilique de Saint-Denis. Il est également nécessaire de procéder à l'actualisation des analyses relatives au bruit et à la qualité de l'air, au regard de l'évolution du trafic et à l'arrivée de nouveaux transports en commun.

Le projet s'inscrit au sein d'un territoire de développement du Grand Paris, cet aspect n'est pas traité dans l'étude présentée.

Les mesures permettant de réduire l'exposition des riverains aux nuisances sont appréciées : isolation des futurs bâtis et implantations des logements en cœur d'îlots. Afin de s'assurer de leur réalisation, l'autorité environnementale préconise un suivi de l'ambiance sonore et de la qualité de l'air après projet. Ce projet devrait ainsi permettre une nette amélioration du cadre de vie dans l'ensemble du quartier tel que projeté.

*

* *

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France.

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation :

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive n°85/337/CEE du 27 juin 1985 relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Dans ce sens, le décret n°2009-496 du 30 avril 2009, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2009 désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7 du code de l'environnement.

La saisine pour ce projet est conforme au décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue aux articles L.122-1 et L. 122-7 du code de l'environnement. L'autorité environnementale est le préfet de région.

1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 85/337/CEE.

Cet avis sera joint au dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Il est, à la suite de l'enquête publique, un des éléments dont l'autorité compétente tient compte pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

1.3. Contexte du projet

Le projet de la ZAC « La Porte de Saint-Denis » à Saint-Denis est une opération portée par la commune de Saint-Denis sur un espace urbain de 17,5ha. Ce vaste espace, situé entre le centre historique au Nord et la Plaine Saint-Denis au Sud est actuellement peu fréquenté car il comporte de nombreuses coupures urbaines : le canal, d'orientation Sud Est-Nord Ouest, des routes (RN1, RN 410), un grand rond-point et l'autoroute A1 d'orientation Est-Ouest. Les infrastructures occupent à elles seules 7,3ha.

Le projet vise à la construction d'un nouveau quartier en articulation avec les quartiers limitrophes. Il prévoit la reconquête de l'espace affecté aux voiries par la suppression des bretelles d'entrée et sortie de l'autoroute A1 et la mise en oeuvre de voies nouvelles de type urbain pour assurer les échanges.

Le projet s'accompagne de la construction de logements, entre 1000 et 1900 au total, d'espaces verts et d'une réorganisation en profondeur des transports en commun.

1.4. Description générale du projet

Le site du projet est délimité :

- au Nord par la rue Danièle Casanova et les îlots rue Haguette ;
- à l'Ouest par le boulevard Anatole France ;
- au Sud par les rues Ambroise Croizat et la RD 24 longeant le canal Saint-Denis ;
- à l'Est par la rue du Canal.

Le projet prévoit :

- la suppression des bretelles de l'autoroute A1 actuelles et leur remplacement par des bretelles plus courtes rejoignant un rond-point sous l'autoroute ce qui permettra l'aménagement d'espaces publics, espaces verts, activités, bureaux et logements. Dans sa dernière version (2010), le projet prévoit l'enfouissement partiel des bretelles ;
- le rétrécissement de l'avenue Casanova;
- le remplacement du giratoire ceinturant la gare routière par un système de carrefour à 2 feux;
- le remplacement de la gare routière par un pôle d'échange bus/tramway/méto (station Saint-Denis - Porte de Paris de ligne 13);
- la construction d'un parking souterrain;
- la création de voies piétonnières et cyclables ;
- un programme de constructions de 152 000 m² de SHON se décomposant en :
 - 11 000 m² d'équipements publics (école, équipements d'intérêt communautaire avec une vocation musicale);
 - un vaste espace de 2,5 ha avec en partie centrale une esplanade dans l'alignement du Stade de France reliant le Canal à la rue Danièle Casanova et comprenant une voie piétonne;
 - 4000 m² de commerces;
 - 11 000 m² d'hôtellerie;
 - 126 000 m² se répartissant entre bureaux, logements (de 1000 à 1900) et commerces en rdc. Les logements se situent:
 - en bordure de l'avenue Paul Vaillant-Couturier: logements et foyer Sonacotra (près du parc de la Légion d'Honneur);
 - en front de bâti rue Danièle Casanova et rue Haguette : logements et bureaux et commerces en rdc;
 - rue Anatole France: logements et commerces ;
 - entre la rue Anatole France et l'avenue Wilson: logements, commerces, hôtel et bureaux.

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement qui rend obligatoire une étude de faisabilité portant sur le potentiel en énergies renouvelables pour les opérations soumises à l'élaboration d'une étude d'impact, le pétitionnaire a réalisé à ce titre une étude intéressante en 2012. Il a ainsi examiné plusieurs filières : bois, géothermie, raccordement au réseau CPCU, et a estimé les besoins énergétiques de la ZAC.

Le maître d'ouvrage a prévu un phasage des travaux en deux temps respectivement pour la partie Nord et la partie Sud (conditionnée par le remodelage des deux bretelles de l'A1).

2. Analyse de l'étude d'impact

Cette étude d'impact date de 2002 et a été complétée par des additifs très succincts en 2010 concernant spécifiquement les aménagements prévus et leurs agencements et sans que ces modifications n'aient été examinées à nouveau en terme d'impact. Par conséquent, dans sa forme, le dossier présenté traite inégalement les problématiques relatives à l'environnement.

2.1. Description de l'état initial et identification des enjeux

La description de l'état initial de l'environnement permet d'identifier certains enjeux propres au territoire. Son niveau de détail est proportionné en conséquence, tenant également compte des enjeux induits par le projet.

Le sol, la pollution, les risques et l'eau

Le site peut être exposé à des inondations par des remontées de nappe, mais il n'est pas concerné par le Plan de Prévision du Risque Inondation de la Seine. L'autorité environnementale apprécie le degré de précision apporté dans l'étude qui est à la hauteur des enjeux du projet en matière de stabilité et de qualité des terrains et des nappes. Elle fait remarquer toutefois que les mesures de la profondeur de la nappe datent des années 2000 et qu'il est souhaitable de les actualiser au regard notamment du phénomène de remontée des nappes, enregistré depuis plusieurs décennies en rapport avec la baisse des pompages industriels dans le secteur de la Plaine.

L'étude décrit bien la qualité et le fonctionnement hydraulique du canal, en revanche l'enjeu que représentent les sites urbanisés au regard de la gestion des eaux pluviales et la prévention des ruissellements n'est pas illustré dans l'état initial de l'étude. Notamment, compte tenu de l'imperméabilisation des terrains actuels et des projets d'aménagement à venir, il aurait été apprécié d'avoir des précisions sur la gestion actuelle des ruissellements (en provenance des terrains, voiries, autoroutes), les rejets au milieu naturel, leur qualité, et les éventuels dysfonctionnements rencontrés. Enfin, elle ne mentionne pas le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Seine-Normandie en vigueur (approuvé le 20/11/2009) mais le SDAGE approuvé en 1996, obsolète.

L'étude signale des pollutions aux hydrocarbures localisées dans la nappe phréatique. Quant aux sols, une étude (SOCOTEC) a mis en évidence des pollutions en bordure de canal et à l'angle des boulevards Anatole France et Marcel Sembat. Le maître d'ouvrage s'engage, dès cessation des activités, à faire réaliser un diagnostic des sols, en vue de leur remise en état.

Concernant la stabilité des terrains, l'autorité environnementale note que le dossier fait mention de la présence de gypse et d'argiles dans les formations géologiques sans mentionner les phénomènes de retrait gonflement des argiles et de dissolution du gypse en contact de l'eau. Elle apprécie toutefois la prise en compte des questions relatives à la stabilité des terrains qui en dépend. Il est notamment prévu la réalisation de sondages au droit des constructions afin de définir le type de fondations à mettre en oeuvre en rapport avec la présence d'eau. L'autorité environnementale ajoute pour information que les demandes de permis de construire devront faire l'objet d'une demande d'autorisation auprès de l'Inspection Générale des Carrières.

L'étude qui rappelle les servitudes relatives aux canalisations d'eaux et de gaz à haute pressions, n'aborde pas spécifiquement le volet des risques industriels. Par ailleurs, des précisions auraient été appréciées sur les actuels risques au regard du transport de matières dangereuses inhérent à l'existence de voies autoroutières.

Le patrimoine bâti et archéologique

L'environnement de la ZAC est concerné par l'existence des monuments historiques classés et inscrits dont les périmètres de protection recoupent parfois le territoire de la ZAC (en page 72), où tout permis de construire devra être soumis à l'Architecte des Bâtiments de France. On peut citer l'ancienne pharmacie centrale et l'ancien Carme.

D'après le dossier, en page 73, le cône de protection de la basilique de Saint-Denis, monument historique classé, est associé à une limitation des hauteurs de constructions au droit de la Porte de Paris à 55 mNGF. Cône et altitude constituent des servitudes au regard de l'urbanisation sans être à l'origine de servitudes d'utilité publique. Ces servitudes sont extraites du Plan local d'urbanisme applicable à la date de réalisation de l'étude d'impact.

Au cas où les travaux mettraient à jour des vestiges, l'autorité environnementale rappelle l'article L531-14 du code du patrimoine portant réglementation des fouilles archéologiques. Les découvertes fortuites d'objets pouvant intéresser la préhistoire, l'histoire et l'art,

doivent faire l'objet d'une déclaration immédiate au maire de la commune qui doit la transmettre au service archéologique de la Direction Régionale des affaires Culturelles de la région Ile-de-France (DRAC), qui pourra donner lieu à des prescriptions d'archéologie préventive.

Le patrimoine naturel

Les espaces végétalisés se limitent, à part un terrain de sport, au rond point et bordures de l'A1 et de la RN1 ainsi que les délaissés et espaces résiduels créés par le réseau routier. Bien que la zone soit très urbanisée, le dossier aurait pu faire le bilan des emprises de ces espaces de pleine terre et leur rôle et potentiel d'infiltration et leur fonction paysagère.

Les déplacements, l'ambiance sonore et la qualité de l'air

Une étude fouillée sur les déplacements sur le site a été réalisée en 2000. Elle confirme la grande fréquentation de la porte de Paris par les automobilistes avec près de 7000 véhicules, par heure de pointe du matin et du soir, dont les trafics en liaison avec l'autoroute A1 dépassent 2000 véhicules par jour. L'autorité environnementale aurait apprécié que l'étude se prononce sur la validité des conclusions de cette étude en 2012 dans la mesure où elle repose sur des données de plus de 10 ans. Il conviendrait, le cas échéant, d'actualiser l'étude.

Une étude acoustique, datant de 2000, a été réalisée afin de compléter les données du classement sonore et d'identifier les zones les plus bruyantes. L'autoroute A1 est classée en catégorie 1 correspondant à un secteur affecté par le bruit sur 300 m de part et d'autre sur des voies. La RN1, le boulevard Anatole France, la rue Danièle Casanova, ainsi que les voies du giratoire de la porte de Paris, sont classées en catégorie 3 engendrant un secteur affecté par le bruit sur 100m de part et d'autre des voies. Dans ces secteurs, la réglementation impose un isolement acoustique pour les constructions (habitations, bâtiments d'enseignement, etc.). L'autorité environnementale apprécie la prise en compte par le maître d'ouvrage des questions liées au bruit puisqu'il s'engage à respecter ces mesures d'isolation. Le projet prévoit de plus d'isoler les voies de circulation des bâtiments voués aux habitations, par l'implantation d'immeubles de bureau et d'activités le long des voies bruyantes afin de jouer un rôle d'écran. Il conviendrait toutefois d'actualiser l'étude afin d'adapter les mesures, en cas notamment de changement notable des conditions de bruit. Un suivi peut être préconisé en ce sens.

Le volet de l'étude portant sur la qualité de l'air est bien fourni même si les données étant antérieures à l'année 2000. Il en ressort au vu du décret du 15-02-2002, un dépassement significatif des valeurs réglementaires pour les paramètres benzène, ozone, et dioxyde d'azote. Il aurait été intéressant de connaître la situation en 2012 en intégrant les évolutions de trafic.

2.2. Justification du projet retenu

Au sein de cet espace stratégique, la commune a proposé cinq variantes du projet comparées au regard d'orientations d'aménagement, mais pas au regard des critères environnementaux (bruit, qualité de l'air,...).

Ce projet s'inscrit dans un territoire de développement du Grand Paris. Sur ce point, l'étude d'impact ne mentionne pas les articulations possibles entre le projet et les grandes orientations de développement. Des informations sur ce sujet auraient été utiles.

3. Les impacts environnementaux et les mesures proposées par le pétitionnaire

La topographie et la qualité des sols

L'aménagement du secteur, devant ramener la topographie à un seul niveau (suppression des bretelles de l'autoroute A1), va entraîner le remaniement des terrains. Bien que la réutilisation des matériaux in situ soit une priorité, le maître d'ouvrage prévoit un déficit en matériaux. L'autorité environnementale note favorablement les opérations prévues pour enrayer la pollution des sols en place (excavations, dépollution, évaluation des risques pour la santé). Sur ce point, l'autorité environnementale, qui apprécie la démarche, précise que cette remise en état est fonction de l'usage futur des terrains. Dans la mesure où il est prévu des logements mais aussi une école dans la ZAC, ce point représente un enjeu sanitaire important. Les futurs usages du site et les dépollutions attendues devront se conformer à la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles. L'autorité environnementale aurait souhaité qu'une estimation des matériaux de démolition soit faite et que les dispositions à prendre en cas de pollution soient aussi précisées.

Les écoulements et la qualité de l'eau

Le dossier annonce une imperméabilisation actuelle couvrant 66% de la surface totale du secteur et que le projet n'entraînera que 1,6 ha d'imperméabilisation supplémentaire. Il est prévu un volume de rétention de 316 m³/ha. En page 102 et 103, il est ainsi prévu 2 315m³ de rétention pour une surface de 7,7 ha au niveau des espaces public. Or, si l'autorité environnementale apprécie la démarche de quantifier les futurs volumes de rétention, elle s'interroge sur la façon dont les eaux de ruissellement sont gérées sur les surfaces restantes, soit les 10 ha restants de la ZAC comportant des secteurs déjà imperméabilisés. Le dossier ne comporte aucune indication sur la gestion de ces zones en termes d'ouvrages de régulation et de traitement dans l'étude. En particulier, si ces eaux ne sont pas régulées ni traitées de manière satisfaisante actuellement, c'est au maître d'ouvrage de les prendre en charge dans son étude (régularisation de l'existant), au même titre que les surfaces nouvellement aménagées. L'autorité environnementale rappelle que c'est bien au maître d'ouvrage de garantir la faisabilité de la gestion des eaux pluviales, y compris en domaine privé, au besoin par une étude spécifique comportant des éléments de dimensionnement et des éléments sur leur localisation au sein de la ZAC.

Le débit de rejet au réseau communal et départemental est de 15 l/s/ha. Le maître d'ouvrage compte « *sur une réduction des débits de pointe des réseaux à l'aval de la ZAC, débits de pointe et qui conduisent à des déversements d'effluents bruts directs au milieu récepteur par déversoirs d'orage* » en page 97. Le maître d'ouvrage des réseaux devra à ce titre, se rapprocher du service de la police de l'eau pour mise en conformité des rejets dans le respect de la réglementation sur l'eau et du Schéma Directeur d'aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE Seine-Normandie approuvé le 20 novembre 2009). La référence au SDAGE de 1996 est à ce titre obsolète.

Si la construction des futures fondations et du parking souterrain nécessite un rabattement de la nappe par pompage, le maître d'ouvrage devra se conformer à la réglementation sur l'eau.

Le patrimoine naturel

Le projet va supprimer les espaces verts existants qui seront remplacés au sein de la ZAC par des alignements d'arbres en accompagnement des nouveaux espaces urbains :

- rue Danièle Casanova : alignements d'arbres sur les trottoirs et le terre-plein central ;
- esplanades bordées d'alignements d'arbres sur 3 rangées coté Ouest et Est ;
- des espaces verts végétalisés et plantés en accompagnement des programmes de construction dont une partie en pleine terre, dont un espace vert de 550 m² situé à l'intersection de la rue Danièle Casanova et de l'avenue Paul Vaillant Couturier.

Pour prévenir la formation des îlots de chaleur générée par les dalles en béton, l'autorité environnementale alerte sur l'importance de privilégier les espaces verts de pleine terre parsemés d'arbres faisant office de « *climatiseurs urbains* ». Par ailleurs, une attention

particulière devra être apportée à la végétalisation des espaces verts afin d'éviter des essences susceptibles de provoquer des réactions allergiques. Le guide d'information « Végétation en ville » du Réseau National de Surveillance Aérobiologique (RNSA) pourra utilement être consulté.

Le patrimoine paysager

L'impression d'ouverture de l'espace devant découler des futurs aménagements (suppression des bretelles de l'autoroute A1 et de la gare routière) aurait dû faire l'objet de visuels (photo de maquette, croquis,...) permettant de rendre compte de ce changement.

L'autorité environnementale regrette que le paysage ne soit envisagé qu'à partir du site de la ZAC et depuis son proche environnement (berges immédiates du canal, autoroute A1, terrasse du stade de France). Aucune carte ne représente le projet de ZAC dans son contexte élargi, où figureraient la basilique de Saint-Denis et le canal dans sa totalité. Or, la basilique, élément identitaire de valeur nationale, est visible de loin car elle se situe dans la perspective du canal St Denis vue depuis Aubervilliers, depuis l'avenue Wilson qui relie Paris à St Denis. Elle constitue un repère majeur dans le territoire dense du département de la Seine-Saint-Denis voire au delà puisqu'elle est visible depuis Montmartre.

L'obligation de respecter la hauteur de 55m pour les futurs bâtiments aurait pu faire aussi l'objet de visuels afin de représenter l'insertion du projet à échelle large et au regard de la préservation des vues sur la basilique.

Les déplacements, l'ambiance sonore et la qualité de l'air

D'après l'étude, le trafic futur dans le carrefour nouvellement créé, toutes choses égales par ailleurs, pourra être sensiblement plus faible que dans la situation actuelle. L'autorité environnementale qui apprécie la qualité de l'étude, aurait souhaité une actualisation de celle-ci au vu de données plus récentes. Elle aurait également apprécié que l'augmentation attendue du nombre d'habitants du quartier (en rapport avec les nouveaux logements), et donc du parc automobile, soit prise en compte. Elle s'interroge sur les effets engendrés, a priori positifs, par le futur tramway et aurait souhaité que le report modal soit quantifié.

Dans le schéma de voirie proposé par l'étude d'impact, l'autorité environnementale indique que la solution de modification des bretelles autoroutières de la Porte de Paris débouchant sur un giratoire nécessite la vérification des impacts en terme de circulation, et donc de sécurité, notamment les remontés de files sur l'Autoroute A1. Dans la variante de 2010 du projet, l'enfouissement des bretelles pose des questions de sécurité des usagers.

Concernant le bruit, l'aménagement prévu, d'après l'étude, n'aura pas d'incidence sur les nuisances en provenance de l'autoroute A1, les conditions sur cette voie étant inchangées. Les nouvelles voiries auront un effet positif en répartissant le trafic sur un plus grand nombre de voies d'une part, et en réduisant la vitesse, d'autre part. Le pétitionnaire s'engage par ailleurs à respecter la réglementation en vigueur en procédant à l'isolation des futurs bâtis. Le parti urbanistique consistant à l'implantation des bureaux et activités le long des voies bruyantes pour leur effet « écran » doit contribuer aussi à la réduction des nuisances sonores. Mais ce principe énoncé dans l'étude d'impact n'est pas clairement rappelé dans la variante récente retenue en 2010. Ainsi, à défaut de quantification de l'ambiance sonore après projet, l'autorité environnementale suggère un suivi des nuisances après projet.

Localement l'étude conclut que l'augmentation du trafic au niveau du secteur de la ZAC conduira à une augmentation des émissions de polluants. La principale mesure pouvant localement influencer à la baisse sur la pollution atmosphérique réside dans l'arrivée du tramway. Là encore, à défaut d'une quantification des futures émissions, intégration faite des effets de réduction du report modal sur le tramway, l'autorité environnementale préconise un suivi des émissions après réalisation du projet.

Phase de chantier

L'utilisation de matériaux de recyclage pour les besoins du chantier sera privilégiée afin de préserver les gisements alluvionnaires et les milieux humides susceptibles de les abriter (disposition 101 du SDAGE).

Le dossier prévoit bien l'encadrement de la phase travaux pour prévenir les problèmes de circulation et les nuisances sonores. L'autorité environnementale apprécie que les voies d'eau (canal) soient utilisées pour le transport de matériaux pour soulager le trafic de camions. Elle ajoute que les nuisances engendrées pendant la phase chantier ayant des effets sur l'air et l'ambiance sonore, le pétitionnaire s'engage à respecter la réglementation en vigueur (disposition de l'article R1334-36 du code de la santé publique ainsi que les arrêtés municipaux). A ce titre, les horaires et les périodes de fonctionnement du chantier, l'utilisation du matériel et d'engins ainsi que les dispositifs d'insonorisation seront conformes à la réglementation en vigueur. Le pétitionnaire devra prendre toutes les dispositions pour limiter les pollutions éventuelles du sol par les huiles et les hydrocarbures et réduire les émissions polluantes par les engins roulants, l'envol de poussières pouvant être réduit par l'arrosage des voies de circulations.

4. Résumé Non Technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Le résumé présenté répond tout à fait à cette exigence. Il aurait toutefois pu comporter une carte de situation et des visuels afin de mieux appréhender le projet.

5. Information, Consultation et participation du public

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'Energie d'Ile-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

**Le Préfet de la Région d'Ile-de-France,
Préfet de Paris**

Daniel CANEPA